

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B**

DIRECTIVA 96/53/CE A CONSILIULUI

din 25 iulie 1996

de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional

(JO L 235, 17.9.1996, p. 59)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 februarie 2002	L 67	47	9.3.2002



DIRECTIVA 96/53/CE A CONSILIULUI

din 25 iulie 1996

de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 75,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 189c din tratat ⁽³⁾,

- (1) întrucât Directiva 85/3/CEE a Consiliului din 19 decembrie 1984 privind greutatea, dimensiunile și anumite alte caracteristici tehnice ale anumitor vehicule rutiere ⁽⁴⁾ a stabilit, în cadrul politicii comune în domeniul transportului, standarde comune care permit îmbunătățirea utilizării vehiculelor rutiere în traficul dintre statele membre;
- (2) întrucât Directiva 85/3/CEE a fost modificată în mod semnificativ de multe ori; întrucât, cu ocazia modificării sale ulterioare, din motive de claritate și logică, ar trebui reformulată într-un singur text împreună cu Directiva 86/364/CEE a Consiliului din 24 iulie 1986 privind certificatul de conformitate a vehiculelor cu Directiva 85/3/CEE ⁽⁵⁾;
- (3) întrucât diferențele dintre standardele aflate în vigoare în statele membre privind greutatea și dimensiunile vehiculelor rutiere comerciale ar putea avea un efect negativ asupra condițiilor de concurență și constituie un obstacol în calea traficului dintre statele membre;
- (4) întrucât, conform principiului subsidiarității, trebuie să se ia o hotărâre la nivelul Comunității pentru înlăturarea acestui obstacol;
- (5) întrucât standardele menționate mai sus reflectă un echilibru între utilizarea rațională și economică a vehiculelor rutiere comerciale și cerințele întreținerii infrastructurii, siguranței rutiere, protejării mediului și a structurii încărcăturii utile;
- (6) întrucât standardele comune privind dimensiunile vehiculelor destinate transportului de mărfuri ar trebui să rămână stabile pe termen lung;
- (7) întrucât vehiculelor comerciale înregistrate sau puse în circulație într-unul dintre statele membre li se pot aplica cerințe tehnice suplimentare legate de greutatea și dimensiunile vehiculelor; întrucât aceste cerințe nu trebuie să constituie un obstacol în calea circulației vehiculelor comerciale între statele membre;
- (8) întrucât definiția „vehiculului frigorific cu pereți groși” din articolul 2 din Directiva 85/3/CEE, astfel cum a fost modificată

⁽¹⁾ JO C 38, 8.2.1994, p. 3 și JO C 247, 23.9.1995, p. 1.

⁽²⁾ JO C 295, 22.10.1994, p. 72.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European emis la 15 noiembrie 1994 (JO C 341, 5.12.1994, p. 39), Poziția comună a Consiliului din 8 decembrie 1995 (JO C 356, 30.12.1995, p. 13) și Decizia Parlamentului European din 14 martie 1996 (JO C 96, 4.4.1996, p. 233).

⁽⁴⁾ JO L 2, 3.1.1985, p. 14, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 92/7/CEE (JO L 57, 2.3.1992, p. 29).

⁽⁵⁾ JO L 221, 7.8.1986, p. 48.

▼B

prin Directiva 89/388/CEE ⁽¹⁾, ar trebui extinsă pentru a permite statelor membre să accepte vehicule frigorifice care nu mai respectă cerințele privind izolația, definite la articolul menționat anterior, să circule pe teritoriul lor;

- (9) întrucât este necesar să se clarifice conceptul de „încărcătură indivizibilă” pentru a se asigura aplicarea uniformă a prezentei directive privind permisele pentru vehicule sau ansambluri de vehicule care transportă aceste sarcini;
- (10) întrucât tona este utilizată și considerată în mod universal ca unitate de măsură pentru greutatea vehiculelor și, în consecință, este aplicată și în prezenta directivă, deși se recunoaște că unitatea oficială de greutate este newtonul;
- (11) întrucât, în realizarea pieței interne, domeniul de aplicare a prezentei directive ar trebui extins la transportul național în privința caracteristicilor care afectează în mod substanțial condițiile concurențiale în sectorul transportului și în special valorile legate de lungimea și lățimea maxime autorizate ale vehiculelor și ansamblului de vehicule destinate transportului de mărfuri;
- (12) întrucât, pentru celelalte caracteristici ale vehiculelor, statele membre sunt autorizate să aplice pe teritoriul lor valori diferite de cele stabilite în prezenta directivă numai la vehiculele utilizate în traficul național;
- (13) întrucât autotrenurile care utilizează sisteme de cuplare extensibile ating în practică o lungime maximă de 18,75 m atunci când sunt complet extinse; întrucât aceeași lungime maximă ar trebui autorizată pentru autotrenurile care utilizează sisteme de cuplare fixe;
- (14) întrucât lățimea maximă autorizată de 2,50 m pentru vehiculele destinate transportului de mărfuri poate lăsa un spațiu interior insuficient pentru încărcarea eficientă a paleților, ceea ce a determinat aplicarea unor toleranțe diferite peste acest nivel în legislația statelor membre privind traficul intern; întrucât este necesară, în consecință, o adaptare generală la situația actuală pentru a se realiza o clarificare a cerințelor tehnice, luând în considerare aspectele de siguranță rutieră ale acestor caracteristici;
- (15) întrucât, dacă lățimea maximă a vehiculelor destinate transportului de mărfuri este mărită la 2,55 m, acest standard ar trebui aplicat și autobuzelor; întrucât, în privința autobuzelor, este necesar totuși să se asigure o perioadă tranzitorie pentru a permite producătorilor respectivi să-și adapteze instalațiile industriale;
- (16) întrucât, pentru prevenirea deteriorării drumurilor și asigurarea manevrabilității, atunci când se autorizează și se utilizează vehiculele, ar trebui să se prefere suspensia pneumatică sau echivalentă decât suspensia mecanică; întrucât nu trebuie depășite anumite sarcini maxime pe osie, iar vehiculul trebuie să poată face viraje de 360° în cadrul unor anumite valori limită pentru traiectoria urmată;
- (17) întrucât statelor membre ar trebui să li se permită, în cadrul transportului național de mărfuri, să accepte ca vehiculele sau ansamblurile de vehicule cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite în prezenta directivă să circule pe teritoriul lor dacă operațiunile de transport efectuate de aceste vehicule sunt definite de prezenta directivă ca neafectând în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor, adică operațiunile efectuate de vehicule specializate și operațiunile efectuate conform unui concept modular;
- (18) întrucât, în cazul operațiunilor de concept modular, ar trebui să se prevadă o perioadă tranzitorie pentru a permite unui stat membru să adapteze infrastructura sa rutieră;

⁽¹⁾ JO L 142, 25.5.1989, p. 3.

▼B

- (19) întrucât, pentru vehiculele sau ansamblul de vehicule construite prin aplicarea noilor tehnologii sau concepte, conform standardelor care se abat de la cele stabilite prin prezenta directivă, ar trebui să se permită efectuarea operațiunilor de transport local pe o perioadă de probă în vederea valorificării progresului tehnic;
- (20) întrucât, pentru vehiculele care au fost date în folosință înainte de data aplicării prezentei directive și care nu îndeplinesc caracteristicile dimensionale stabilite în prezenta directivă, datorită dispozițiilor sau metodelor de măsurare naționale care anterior erau diferite, ar trebui să se permită o perioadă tranzitorie în cadrul căreia să continue asigurarea unor servicii de transport în statul membru în care vehiculul este înregistrat sau pus în circulație;
- (21) întrucât s-au făcut progrese în adoptarea directivelor de omologare pentru ansamblu de vehicule cu cinci sau șase osii; întrucât cerințele privind conformitatea cu alte caracteristici decât greutatea și dimensiunile, stabilite în Anexa II la Directiva 85/3/CEE ar trebui, în consecință, eliminate;
- (22) întrucât o astfel de modificare este necesară și pentru a se evita reguli care să intre în conflict cu convențiile internaționale privind traficul și circulația rutieră;
- (23) întrucât, pentru a se facilita monitorizarea respectării prezentei directive, este necesar să se asigure că vehiculele dețin certificatul de conformitate respectiv;
- (24) întrucât prezenta directivă nu aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în legislația națională și pentru aplicarea directivelor pe care le înlocuiește prezenta directivă,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ

Articolul 1

- (1) Prezenta directivă se aplică pentru:

▼M1

- (a) dimensiunile autovehiculelor din categoriile M2 și M3 și ale remorcilor acestora din categoria 0 și cele ale autovehiculelor din categoriile N2 și N3 și ale remorcilor acestora din categoriile 03 și 04, definite în anexa II la Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea actelor cu putere de lege ale statelor membre referitoare la omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora ⁽¹⁾;

▼B

- (b) greutatea și anumite alte caracteristici ale vehiculelor definite la litera (a) și specificate în anexa I alineatul (2) la prezenta directivă.
- (2) Toate valorile de greutate indicate în anexa I sunt valabile ca standarde de circulație și astfel se referă la condițiile de încărcare, nu la standardele de producție, care vor fi definite într-o directivă ulterioară.

▼M1

- (3) Prezenta directivă nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.

▼B*Articolul 2*

În înțelesul prezentei directive:

- „autovehicul” înseamnă orice autovehicul care circulă pe drumuri prin propriile sale mijloace;

⁽¹⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva 2000/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 203, 10.8.2000, p. 9).

▼B

- „remorcă” înseamnă orice vehicul destinat cuplării cu un autovehicul, excluzând semiremorcile, construit și echipat pentru transportul de mărfuri;
- „semiremorcă” înseamnă orice vehicul construit și echipat pentru transportul de mărfuri, destinat cuplării la un autovehicul, astfel încât o parte a sa se sprijină pe autovehicul, o parte substanțială a greutății sale și a greutății încărcăturii sale fiind suportată de autovehicul;
- „un ansamblu de vehicule” înseamnă fie:
 - un autotren constând dintr-un autovehicul cuplat cu o remorcă; fie
 - un vehicul articulat constând dintr-un autovehicul cuplat la o semiremorcă;
- „vehicul condiționat” înseamnă orice vehicul ale cărui structuri fixe sau mobile sunt special echipate pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate și ai căror pereți laterali, inclusiv izolația, au fiecare o grosime de cel puțin 45 mm;
- „autobuz” înseamnă un vehicul având peste nouă locuri, inclusiv locul șoferului, construit și echipat pentru transportul de călători și de bagaje ale acestora. Acesta poate avea una sau două platforme și poate, de asemenea, tracta o remorcă pentru bagaje;
- „autobuz articulat” înseamnă un autobuz constând din două secțiuni rigide conectate între ele printr-o secțiune articulată. În cazul acestui tip de vehicul, compartimentele pentru călători din fiecare dintre cele două secțiuni rigide comunică între ele. Secțiunea articulată permite deplasarea liberă a călătorilor între secțiunile rigide. Conectarea și deconectarea celor două secțiuni este posibilă numai într-un atelier;
- „dimensiuni maxime autorizate” înseamnă dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa I la prezenta directivă;
- „greutatea maximă autorizată” înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unui vehicul încărcat;
- „greutatea maximă autorizată pe osie” înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină;
- „încărcătură indivizibilă” înseamnă o încărcătură care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără costuri inutile sau riscul deteriorării și care, datorită dimensiunilor sau masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorcă, un autotren sau de un vehicul articulat în așa fel încât acesta să îndeplinească în orice privință cerințele prezentei directive;
- „tonă” înseamnă greutatea exercitată de o masă de o tonă și corespunde cu 9,8 kilonewtoni (kN).

Toate dimensiunile maxime autorizate, specificate în anexa I, se măsoară în conformitate cu anexa I la Directiva 70/156/CEE, fără nici o toleranță pozitivă.

Articolul 3

(1) Un stat membru nu poate respinge sau interzice utilizarea pe teritoriul său:

- în traficul internațional, a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în oricare alt stat membru, din motive referitoare la greutatea și dimensiunile lor;

▼MI

- în trafic intern, a vehiculelor înmatriculate sau puse în circulație în orice alt stat membru din motive care țin de dimensiunile acestora;

▼B

cu condiția ca aceste vehicule să respecte valorile limită specificate în anexa I.

Această dispoziție se aplică fără a aduce atingere faptului că:

- (a) vehiculele menționate mai sus nu sunt conforme cu cerințele respectivului stat membru cu privire la anumite caracteristici referitoare la greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I;
- (b) autoritatea competentă din statul membru în care sunt înregistrate sau puse în circulație vehiculele a autorizat limite care nu sunt prevăzute la articolul 4 alineatul (1) și care depășesc limitele stabilite în anexa I.

(2) Cu toate acestea, alineatul (1) litera (a) nu afectează dreptul statelor membre, respectându-se în mod adecvat legislația comunitară, de a cere ca vehiculele înregistrate sau puse în circulație pe propriul lor teritoriu să fie conforme cu cerințele lor naționale privind caracteristicile de greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I.

(3) Statele membre pot solicita ca vehiculele condiționate să aibă un certificat ATP sau o plăcuță de certificare ATP prevăzute în Acordul din 1 septembrie 1970 privind transportul internațional de produse alimentare perisabile și echipamentul special ce urmează să fie utilizat pentru astfel de transporturi.

*Articolul 4***▼M1**

(1) Statele membre nu autorizează circulația normală pe teritoriile lor:

- (a) a vehiculelor sau a combinațiilor de vehicule pentru transportul național de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I;
- (b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 și 1.5a din anexa I.

(2) Totuși, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor:

- (a) a vehiculelor sau combinațiilor de vehicule pentru transportul intern de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I;
- (b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I.

▼B

(3) Se poate permite circulația vehiculelor sau ansamblului de vehicule care depășesc dimensiunile maxime numai pe baza permiselor speciale eliberate fără discriminare de către autoritățile competente sau pe baza unor aranjamente nediscriminatorii similare convenite de la caz la caz cu respectivele autorități, în cazul în care aceste vehicule sau ansambluri de vehicule transportă sau sunt destinate transportului unor încărcături indivizibile.

(4) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de ►**M1** vehicule sau combinații de vehicule utilizate pentru transport care ◀ efectuează anumite operațiuni de transport național și nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului să circule pe teritoriul lor cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite la punctele 1.1, 1.2, 1.4 la 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I.

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

- (a) operațiunile de transport sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru cu vehicule specializate sau ansambluri specializate de

▼B

vehicule, în împrejurări în care ele nu sunt în mod normal efectuate de vehicule din alte state membre, de exemplu, operațiuni legate de transportul de bușteni și industria forestieră;

- (b) statul membru care permite efectuarea operațiunilor de transport pe teritoriul său cu vehicule sau ansambluri de vehicule având dimensiuni care se abat de la cele stabilite în anexa I permite și utilizarea în astfel de ansambluri a autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor care respectă dimensiunile stabilite în anexa I, în așa fel încât să realizeze cel puțin lungimea de încărcare autorizată în respectivul stat membru, astfel încât fiecare operator să poată beneficia de condiții egale de concurență (conceptul modular).

Statul membru respectiv care trebuie să-și adapteze infrastructura rutieră pentru a putea îndeplini condiția de la litera (b) poate, totuși, să interzică, până cel târziu la 31 decembrie 2003, ►**M1** circulația pe teritoriul său, în cadrul operațiunilor de transport intern, a vehiculelor ◀ sau ansamblului de vehicule care depășesc standardele naționale curente în privința dimensiunilor, cu condiția ca legislația națională să continue să fie aplicată, fără discriminare, tuturor transportatorilor din Comunitate.

Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile luate conform prezentului alineat.

(5) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu pot respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei directive, să efectueze anumite operațiuni de transport local pentru o perioadă de probă. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta.

(6) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și înregistrate sau puse în circulație înainte de punerea în aplicare a prezentei directive să circule pe teritoriul lor până la 31 decembrie 2006 cu dimensiuni care le depășesc pe cele stabilite la punctele 1.1, 1.2, 1.4 la 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I, sub rezerva diferitelor dispoziții sau metode naționale de măsurare.

▼M1

(7) Până la 31 decembrie 2020, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor a autobuzelor înmatriculate sau puse în circulație înainte de data punerii în aplicare a prezentei directive, dar ale căror dimensiuni le depășesc pe cele prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.5 și 1.5a din anexa I.

▼B*Articolul 5*

Fără a aduce atingere articolului 4 alineatul (6):

- (a) se consideră că vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991 care nu respectă specificațiile cuprinse în punctele 1.6 și 4.4 din anexa I respectă aceste specificații în înțelesul articolului 3 dacă ele nu depășesc o lungime totală de 15,50 m;
- (b) autotrenurile al căror autovehicul a fost pus în circulație înainte de 31 decembrie 1991 și care nu respectă specificațiile cuprinse în punctele 1.7 și 1.8 din anexa I vor fi considerate, până la 31 decembrie 1998, ca respectând aceste specificații în înțelesul articolului 3, dacă nu depășesc o lungime totală de 18,00 m.

Articolul 6

(1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că vehiculele menționate la articolul 1 care respectă prezenta directivă dețin unul dintre certificatele prevăzute la literele (a), (b) și (c):

- (a) o combinație a următoarelor două plăcuțe:

▼B

- „plăcuța fabricantului” stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE ⁽¹⁾,
 - plăcuța privind dimensiunile, în conformitate cu anexa III, stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE;
- (b) o singură plăcuță stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE și conținând informațiile de pe cele două plăcuțe prevăzute la litera (a);
- (c) un document unic emis de către autoritățile competente ale statului membru în care vehiculul este înregistrat sau pus în circulație. Acest document are aceleași rubrici și informații ca plăcuțele menționate la litera (a). Acesta se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru inspecție și este protejat în mod adecvat.
- (2) În cazul în care caracteristicile vehiculului nu mai corespund cu cele indicate în certificatul de conformitate, statul membru în care este înregistrat vehiculul ia măsurile necesare pentru a se asigura că certificatul de conformitate a fost modificat.
- (3) Plăcuțele și documentele prevăzute în alineatul 1 sunt recunoscute de statele membre ca dovezi ale faptului că vehiculul respectă cerințele prevăzute în prezenta directivă.
- (4) Vehiculele care dețin certificatul de conformitate pot fi supuse:
- în privința standardelor comune privind greutatea, unor verificări prin sondaj;
 - în privința standardelor comune privind dimensiunile, numai unor verificări atunci când există suspiciunea că prezenta directivă nu este respectată.
- (5) Coloana din mijloc a certificatului de conformitate privind greutatea conține, dacă este cazul, standardele de greutate comunitare aplicabile vehiculului respectiv. În privința vehiculelor menționate la punctul 2.2.2 litera (c) din anexa I, mențiunea „44 tone” este inclusă între paranteze la rubrica greutatea maximă autorizată a combinației de vehicule.
- (6) Fiecare stat membru poate decide cu privire la orice vehicul înregistrat sau pus în circulație pe teritoriul său, că greutatea maximă autorizată de legislația sa internă sunt indicate, în certificatul de conformitate, în coloana din stânga, iar greutatea permisă din punct de vedere tehnic, în coloana din dreapta.

▼M1*Articolul 7*

Prezenta directivă nu exclude aplicarea dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare stat membru, care permit limitarea maselor și/sau dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de lucrări de construcții, indiferent de statul de înmatriculare al unor astfel de vehicule sau de statul unde aceste vehicule au fost puse în circulație.

Aceasta include posibilitatea de a impune restricții locale asupra dimensiunilor și/sau maselor maxime admise pentru vehiculele care pot fi utilizate în anumite zone sau pe anumite drumuri unde infrastructura nu este adecvată pentru vehicule lungi sau grele, cum ar fi centrele orașelor, satele mici sau locurile de interes natural deosebit.

⁽¹⁾ JO L 24, 30.1.1976, p. 1, astfel cum a fost modificată prin Directiva 78/507/CEE a Comisiei (JO L 155, 13.6.1978, p. 31).

▼B*Articolul 8*

Articolul 3 nu se aplică în Irlanda și Regatul Unit până la 31 decembrie 1998:

- (a) în privința standardelor prevăzute la punctele 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 și 3.3.2 din anexa I:
 - cu excepția vehiculelor articulate prevăzute la punctul 2.2.2 pentru care:
 - (i) greutatea totală a vehiculului încărcat nu depășește 38 tone;
 - (ii) sarcina pe oricare vehicul cu trei osii în intervalul prevăzut la punctul 3.3.2 nu depășește 22,5 tone,
 - cu excepția vehiculelor prevăzute la punctele 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4, pentru care greutatea totală a vehiculului încărcat nu depășește:
 - (i) 35 de tone pentru vehiculele prevăzute la punctele 2.2.3 și 2.2.4;
 - (ii) 17 tone pentru vehiculele prevăzute la punctul 2.3.1;
 - (iii) 30 de tone pentru vehiculele prevăzute la punctul 2.3.3, cu condiția îndeplinirii condițiilor specificate la acel punct și la punctul 4.3;
 - (iv) 27 de tone pentru vehiculele prevăzute la punctul 2.4;
- (b) în privința standardelor prevăzute la punctul 3.4 din anexa I, cu excepția vehiculelor prevăzute la punctele 2.2, 2.3 și 2.4, pentru care greutatea pe osia motoare nu depășește 10,5 tone.

▼M1*Articolul 8a*

Portugalia și Regatul Unit pot refuza sau interzice utilizarea pe teritoriile lor, până la 9 martie 2005, a autobuzelor menționate la punctul 1.1 din anexa I, exceptând cazul în care acestea satisfac următoarele criterii de manevrabilitate:

- când autobuzul este în staționare, cu roțile directoare poziționate astfel încât, dacă vehiculul s-ar deplasa, extremitatea față ar descrie un cerc cu raza de 12,50 m și se formează un plan vertical tangent pe latura vehiculului îndreptat spre exteriorul cercului prin trasarea unei linii la sol. În cazul unui autobuz articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să se alinieze cu planul;
- când autobuzul avansează într-o parte sau în alta, urmărind cercul cu raza de 12,50 m, nici o parte a sa nu poate depăși planul vertical cu mai mult de 0,80 m în cazul unui autobuz rigid cu lungimea de maxim 12 m, ori cu mai mult de 1,20 m în cazul unui autobuz rigid de peste 12 m lungime sau al unui autobuz articulat.

▼B*Articolul 9*

În privința standardelor menționate la punctul 1.2 litera (a) din anexa I, un stat membru poate respinge sau interzice utilizarea pe teritoriul său, până la 31 decembrie 1999, a autobuzelor cu o lățime de peste 2,5 m.

Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate conform prezentului articol. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 10

Directiva enunțată în anexa IV partea A se abrogă de la data menționată în articolul 11, fără să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele pentru transpunere stabilite în anexa IV partea B.

▼B

Trimiterile la directivele abrogate se consideră trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corelare din anexa V.

▼M1*Articolul 10a*

În ceea ce privește punctul 1.5a din anexa I, Comisia prezintă un raport, până cel târziu la 9 martie 2005, privind viabilitatea reducerii valorii de 0,60 m, prevăzută la paragraful al doilea al acestui punct, pentru îmbunătățirea condițiilor de siguranță cu privire la manevrabilitatea autobuzelor lungi. Dacă este cazul, raportul este însoțit de o propunere legislativă pentru modificarea în consecință a prezentei directive.

▼B*Articolul 11*

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 17 septembrie 1997. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 12

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 13

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼B

ANEXA I

**GREUTATEA MAXIMĂ, DIMENSIUNILE MAXIME ȘI
CARACTERISTICILE AFERENTE ALE VEHICULELOR****1. Dimensiunile maxime autorizate pentru
vehiculele menționate la articolul 1
alineatul (1) litera (a)****▼M1**

1.1	<i>lungimea maximă:</i>	
	— autovehicul, altul decât un autobuz de 12,00 m	12,00 m
	— remorcă	12,00 m
	— vehicul articulat	16,50 m
	— autotren	18,75 m
	— autobuz articulat	18,75 m
	— autobuz cu două punți	13,50 m
	— autobuz cu mai mult de două punți	15,00 m
	— autobuz + remorcă	18,75 m

▼B

1.2	<i>Lățimea maximă:</i>	
	(a) toate vehiculele	2,55 m
	(b) suprastructuri de vehicule condiționate	2,60 m
1.3	<i>Înălțimea maximă (orice vehicul)</i>	4,00 m
1.4	Suprastructurile demontabile și componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4	

▼M1

1.4a	Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, cum ar fi compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia, inclusiv aceste dispozitive, nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la punctul 1.1
------	---

▼B

1.5	Orice autovehicul sau ansamblu de vehicule care este în mișcare trebuie să poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,50 m și raza interioară de 5,30 m
-----	--

▼M1

1.5a	<i>Cerințe suplimentare pentru autobuze</i>
	Când vehiculul este în staționare, prin trasarea unei linii pe sol, se stabilește un plan vertical tangent la latura vehiculului dirijată spre exteriorul cercului. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să se alinieze cu planul.
	Când vehiculul se deplasează după o traiectorie dreaptă, intrând pe suprafața circulară descrisă la punctul 1.5, nici o parte a acestuia nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,60 m.

▼ B

1.6	Distanța maximă dintre fuzeta caprei de cuplare și partea din spate a unei semi-remorci	12,00 m
1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul combinației, minus distanța dintre partea din spate a tractorului și partea frontală a remorcii	15,65 m
1.8	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului	16,40 m
2.	Greutatea maximă autorizată a vehiculului (în tone)	
2.1	<i>Vehicule care formează o parte a unui ansamblu de vehicule</i>	
2.1.1	Remorcă cu două osii	18 t
2.1.2	Remorcă cu trei osii	24 tone
2.2	<i>Ansambluri de vehicule</i>	
2.2.1	Autotrenuri cu cinci sau șase osii	
	(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 tone
	(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone
2.2.2	Vehicule articulate cu cinci sau șase osii	
	(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 tone
	(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone
	(c) autovehicul cu trei osii cuplat cu semi-remorcă cu două sau trei osii transportând un container ISO de 40 picioare în cadrul unei operații de transport combinat	44 tone
2.2.3	Autotrenuri cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o remorcă cu două osii	36 tone
2.2.4	Vehicule articulate cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o semi-remorcă cu două osii, dacă distanța dintre osiile semiremorcii:	
2.2.4.1	este 1,3 m sau mai mare dar nu peste 1,8 m	36 tone
2.2.4.2	este mai mare de 1,8 m	36 tone
	+ o marjă de 2 tone când greutatea maximă autorizată (GMA) a autovehiculului (18 tone) și GMA a osiilor în tandem ale semiremorcii (20 tone) sunt respectate, iar osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II.	

▼B

2.3	<i>Autovehicule</i>	
2.3.1	Autovehicule cu două osii	18 tone
2.3.2	Autovehicule cu trei osii	— 25 tone — 26 tone
		în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone
2.3.3	Autovehicule cu patru osii cu două axe de direcție	— 32 tone
		în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone
2.4	<i>Autobuze articulate cu trei osii</i>	28 tone
3.	Greutatea maximă autorizată pe osie a vehiculelor prevăzute în articolul 1 alineatul (1) litera (b) (în tone)	
3.1	<i>O singură osie</i>	
	O singură osie nemotoare	10 tone
3.2	<i>Tandem de osii ale remorcilor și semire-morcilor</i>	
	Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.2.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11 tone
3.2.2	între 1,0 m și mai puțin de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
3.2.3	între 1,3 m și mai puțin de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
3.2.4	1,8 m sau mai mult ($1,8 \leq d$)	20 tone
3.3	<i>Grupuri de trei osii ale remorcilor și semi-remorcilor</i>	
	Suma greutateților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.3.1	1,3 m sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 tone
3.3.2	peste 1,3 m și până la 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tone
3.4	<i>Osia motoare</i>	
3.4.1	Osia motoare a vehiculelor menționate în 2.2.1 și 2.2.2	11,5 tone
3.4.2	Osia motoare a vehiculelor menționate la punctele 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 tone
3.5	<i>Tandemul de osii al autovehiculelor</i>	
	Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.5.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tone

▼B

- | | | |
|-------|---|------------------------|
| 3.5.2 | 1,0 sau mai mare, dar sub 1,3 m
($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 tone |
| 3.5.3 | 1,3 m sau mai mare, dar sub 1,8 m
($1,3 \leq d < 1,8$) | — 18 tone
— 19 tone |
- în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone
4. **Caracteristici aferente ale vehiculelor prevăzute în articolul 1 alineatul (1) litera (b)**
- 4.1 *Toate vehiculele*
Sarcina suportată de osia motoare sau de axele motoare ale unui vehicul sau ale unui ansamblu de vehicule trebuie să nu fie mai mică de 25 % din greutatea totală încărcată a vehiculului sau ansamblului de vehicule, atunci când sunt utilizate în traficul internațional
- 4.2 *Autotrenuri*
Distanța dintre osia din spate a unui autovehicul și osia din față a unei remorci nu trebuie să fie mai mică de 3,00 m.
- 4.3 *Greutatea maximă autorizată în funcție de distanța dintre osii*
Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu trei osii nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate a vehiculului
- 4.4 *Semiremorci*
Distanța măsurată orizontal dintre fuzeta caprei de cuplare și orice punct din partea din față a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m



ANEXA II

**CONDIȚII PRIVIND ECHIVALENȚA DINTRE ANUMITE SISTEME DE
SUSPENSIE NEPNEUMATICĂ ȘI SUSPENSIE PNEUMATICĂ PENTRU
OSIA MOTOARE (OSIILE MOTOARE) A (ALE) VEHICULELOR**

1. DEFINIȚIA SUSPENSIEI PNEUMATICE

Se consideră că un sistem de suspensie este pneumatic dacă cel puțin 75 % din efectul de arc este determinat de arcul pneumatic.

2. ECHIVALENȚA SUSPENSIEI PNEUMATICE

O suspensie recunoscută ca fiind echivalentă suspensiei pneumatice trebuie să fie conformă cu următoarele:

- 2.1. în timpul oscilației verticale libere tranzitorii de frecvență scăzută a masei suspendate deasupra unei osii motoare sau a unui boghiu, frecvența măsurată și amortizarea, la sarcină maximă a suspensiei, trebuie să fie între limitele definite la punctele 2.2-2.5;
- 2.2. pe fiecare osie trebuie montate amortizoare hidraulice. Pe boghiurile cu tandem de osii, amortizoarele trebuie poziționate astfel încât să reducă la minimum oscilația boghiurilor;
- 2.3. raportul mediu de amortizare D trebuie să fie de peste 20 % din amortizarea critică pentru suspensie în starea sa normală, amortizoarele hidraulice fiind montate și funcționând;
- 2.4. raportul de amortizare D al suspensiei atunci când toate amortizoarele hidraulice sunt demontate sau nu sunt în stare de funcționare trebuie să nu depășească 50 % din D;
- 2.5. frecvența masei suspendate deasupra osiei motoare sau deasupra boghiului într-o oscilație verticală tranzitorie liberă nu trebuie să fie mai mare de 2,0 Hz;
- 2.6. frecvența și amortizarea suspensiei sunt date în alineatul (3). Procedurile de testare pentru măsurarea frecvenței și a amortizării sunt stabilite în alineatul (4).

3. DEFINIȚIA FRECVENȚEI ȘI A AMORTIZĂRII

În această definiție se are în vedere o masă suspendată M (kg) deasupra unei osii motoare sau deasupra unui boghiu. Osia sau boghiul are o rigiditate verticală totală între suprafața drumului și masa suspendată de K newtoni/metru (N/m) și un coeficient de amortizare total de C newtoni pe metru pe secundă (N·s/m). Deplasarea verticală a masei suspendate este Z. Ecuația mișcării pentru oscilația liberă a masei suspendate este:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

Frecvența oscilației masei suspendate F (rad/sec) este:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

amortizarea este critică atunci când $C = C_0$,

unde

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Raportul de amortizare, ca fracție a amortizării critice este C/C_0 .

În timpul oscilației tranzitorii libere a masei suspendate, mișcarea verticală a masei va urma o traiectorie sinusoidală amortizată (Figura 2). Frecvența poate fi estimată măsurându-se timpul pe parcursul a cât de multe cicluri de oscilații pot fi observate. Amortizarea poate fi estimată prin măsurarea valorilor de vârf succesive ale oscilației în aceeași direcție. Dacă amplitudinile valorilor de vârf ale primului și

▼ B

celui de-al doilea ciclu ale oscilației sunt A_1 și A_2 , atunci raportul de amortizare D este:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

„ln” fiind logaritmul natural al raportului de amplitudine.

4. PROCEDURA DE TESTARE

În vederea stabilirii prin teste a raportului de amortizare D , a raportului de amortizare atunci când amortizoarele hidraulice sunt demontate și a frecvenței F a suspensiei, vehiculul încărcat trebuie:

- (a) să fie condus cu o viteză redusă ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) peste un prag de 80 mm cu profilul prezentat în Figura 1. Oscilația tranzitorie ce urmează să fie analizată în privința frecvenței și amortizării se produce după ce roțile de pe osia motoare au părăsit pragul;

sau

- (b) să fie tras în jos de șasiul său astfel încât sarcina osiei motoare să fie de $1,5$ ori mai mare decât valoarea sa statică maximă. Vehiculul suspendat este eliberat brusc și se analizează oscilațiile rezultate;

sau

- (c) să fie ridicat de șasiul său, astfel încât masa suspendată să fie ridicată cu 80 mm deasupra osiei motoare. Vehiculul suspendat este lăsat brusc să cadă, iar oscilațiile rezultate sunt analizate;

sau

- (d) să fie supus unor alte proceduri, în măsura în care producătorul a demonstrat, spre satisfacția departamentului tehnic, că acestea sunt echivalente.

Vehiculul trebuie echipat cu un traductor de deplasare verticală montat între osia motoare și șasiu, direct deasupra axului motor. Analizându-se urma lăsată, se poate măsura intervalul de timp dintre prima și cea de-a doua valoare de vârf a comprimării, pentru a se obține frecvența F și raportul de amplitudine pentru obținerea amortizării. Pentru boghiurile cu acționare dublă, trebuie montate traductoare de deplasare verticală între fiecare osie motoare și șasiul aflat direct deasupra sa.

Figura 1

Prag pentru testarea suspensiei

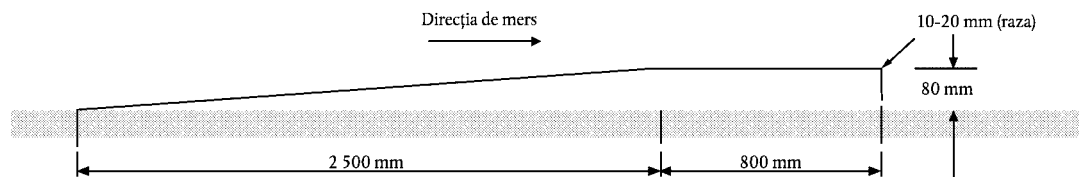
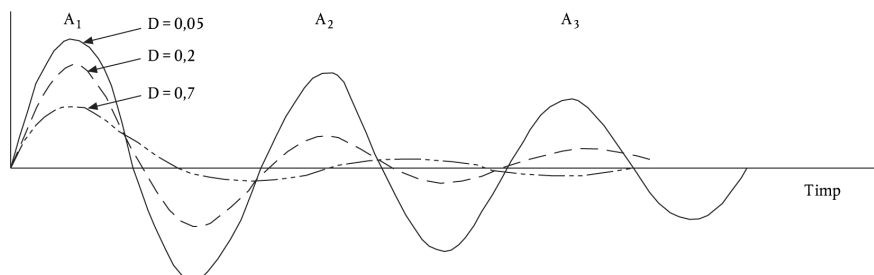


Figura 2

Oscilație tranzitorie amortizată





ANEXA III

Plăcuța privind dimensiunile prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (a)

- I. Plăcuța privind dimensiunile, fixată cât mai aproape posibil de plăcuța prevăzută în Directiva 76/114/CEE, trebuie să conțină următoarele date:
1. numele fabricantului ⁽¹⁾;
 2. numărul de identificare al vehiculului ⁽¹⁾;
 3. lungimea autovehiculului, remorcii sau semiremorcii (L);
 4. lățimea autovehiculului, remorcii sau semiremorcii (W);
 5. date privind măsurarea lungimii ansamblului de vehicule:
 - distanța (a) dintre partea frontală a autovehiculului și centrul dispozitivului de cuplare (cârlig de cuplare sau capră de cuplare); în cazul unei capre de cuplare cu câteva puncte de cuplare, trebuie date valorile minime și maxime (a_{\min} și a_{\max});
 - distanța (b) dintre centrul dispozitivului de cuplare al remorcii (inelul caprei de cuplare) sau al semiremorcii (fuzeta) și partea din spate a remorcii sau semiremorcii; în cazul unui dispozitiv cu câteva puncte de cuplare, trebuie date valoarea minimă și cea maximă (b_{\min} și b_{\max}).
- Lungimea ansamblului de vehicule este lungimea autovehiculului și a remorcii sau a semiremorcii puse în linie dreaptă, una în spatele celeilalte.
- II. Valorile date pe actul doveditor de respectare a cerințelor vor reproduce cu exactitate măsurările efectuate direct pe vehicul.

⁽¹⁾ Aceste informații nu este necesar a fi repetate în cazul în care vehiculul are o singură plăcuță conținând date privind atât greutatea cât și dimensiunile.



ANEXA IV

PARTEA A

DIRECTIVE ABROGATE

(menționate la articolul 10)

- Directiva 83/3/CEE privind greutatea, dimensiunile și alte anumite caracteristici tehnice ale anumitor vehicule rutiere și modificările succesive ale acesteia:
 - Directiva 86/360/CEE
 - Directiva 88/218/CEE
 - Directiva 89/338/CEE
 - Directiva 89/460/CEE
 - Directiva 89/461/CEE
 - Directiva 91/60/CEE
 - Directiva 92/7/CEE
- Directiva 86/364/CEE privind certificatul de conformitate a vehiculelor cu Directiva 85/3/CEE privind greutatea, dimensiunile și alte anumite caracteristici tehnice ale anumitor vehicule rutiere.

PARTEA B

<i>Directiva</i>	<i>Date limită pentru transpunere</i>
85/3/CEE (JO L 2, 3.1.1985, p. 14)	1 iulie 1986
	1 ianuarie 1990
86/360/CEE (JO L 217, 5.8.1986, p. 19)	1 ianuarie 1992
86/364/CEE (JO L 221, 7.8.1986, p. 48)	29 iulie 1987
88/218/CEE (JO L 98, 15.4.1988, p. 48)	1 ianuarie 1989
89/338/CEE (JO L 142, 25.5.1989, p. 3)	1 iulie 1991
89/460/CEE (JO L 226, 3.8.1989, p. 5)	1 ianuarie 1993
89/461/CEE (JO L 226, 3.8.1989, p. 7)	1 ianuarie 1991
91/60/CEE (JO L 37, 9.2.1991, p. 37)	30 septembrie 1991
92/7/CEE (JO L 57, 2.3.1992, p. 29)	31 decembrie 1992

ANEXA V
TABEL DE CORELARE

Prezenta directivă	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)								
Articolul 1 alineatul (1) litera (a)	-								
Articolul 1 alineatul (1) litera (b)	Articolul 1 alineatul (1) litera (b)								
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (2)								
Articolul 2 liniuțele 1-4 și 6-10					Articolul 1 alineatul (2)				
Articolul 2 liniuțele 5, 11 și 12	-								
Articolul 2 ultimul paragraf	-								
Articolul 3 alineatul (1)	-								
Articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (b)	Articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (b)								
Articolul 3 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)								
Articolul 3 alineatul (3)	-								
Articolul 4	-								
Articolul 5 litera (a)							Articolul 1 alineatul (1)		
Articolul 5 litera (b)								Articolul 1 alineatul (1)	

Prezenta directivă	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Articolul 6 alineatele (1)-(4)			Articolul alineatele (1)-(4) 1						
Articolul 6 alineatele (5)-(6)			Articolul alineatele (1)-(2) 2						
Articolul 7	Articolul 6								
Articolul 8						Articolul 1			
Articolele 9-12	-								
Articolul 13	Articolul 9								
Anexa I	Anexa I								
Punctul 1	Punctul 1								
Punctul 1.1 liniuțele 1-3 și 5	-							Articolul 1 alineatul (2)	
Punctul 1.1 liniuța 4	-								
Punctul 1.2 litera (a)	-								
Punctul 1.2 litera (b)	-								
Punctele 1.3-1.5	Punctele 1.3-1.5								
Punctul 1.6							Articolul 1 alineatul (3)		
Punctul 1.7								Articolul 1 alineatul (3)	
Punctul 1.8	-								
Punctele 2-2.2.1 litera (b)	Punctele 2-2.2.1 litera (b)								
Punctul 2.2.2 literele (a)-(c)	Punctul 2.2.2 literele (a)-(c)								

Prezența directivă	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/77/CEE
Punctul 2.2.3 Punctul 2.2.4.1					Articolul 1 alineatul (5) litera (b)				
Punctul 2.2.4.2									Articolul alineatul litera (a) 1 (1)
Punctele 2.3-2.3.1					Articolul 1 alineatul (5) litera (c)				
Punctele 2.3.2-2.3.3									Articolul alineatul litera (b)-(c) 1 (1)
Punctul 2.4					Articolul 1 alineatul (5) litera (c)				
Punctele 3-3.3.2	Punctele 3-3.3.2								
Punctele 3.4-3.4.1		Articolul 1 alineatul (3)							
Punctele 3.4.2-3.5.2					Articolul 1 alineatul (5) litera (d)				
Punctul 3.5.3									Articolul alineatul litera (d) 1 (1)
Punctele 4-4.2	Punctele 4-4.2								
Punctul 4.3					Articolul 1 alineatul (5) litera (e)				
Punctul 4.4							Articolul 1 alineatul (4)		
Anexa II									Anexa III
Anexa III			Anexa						